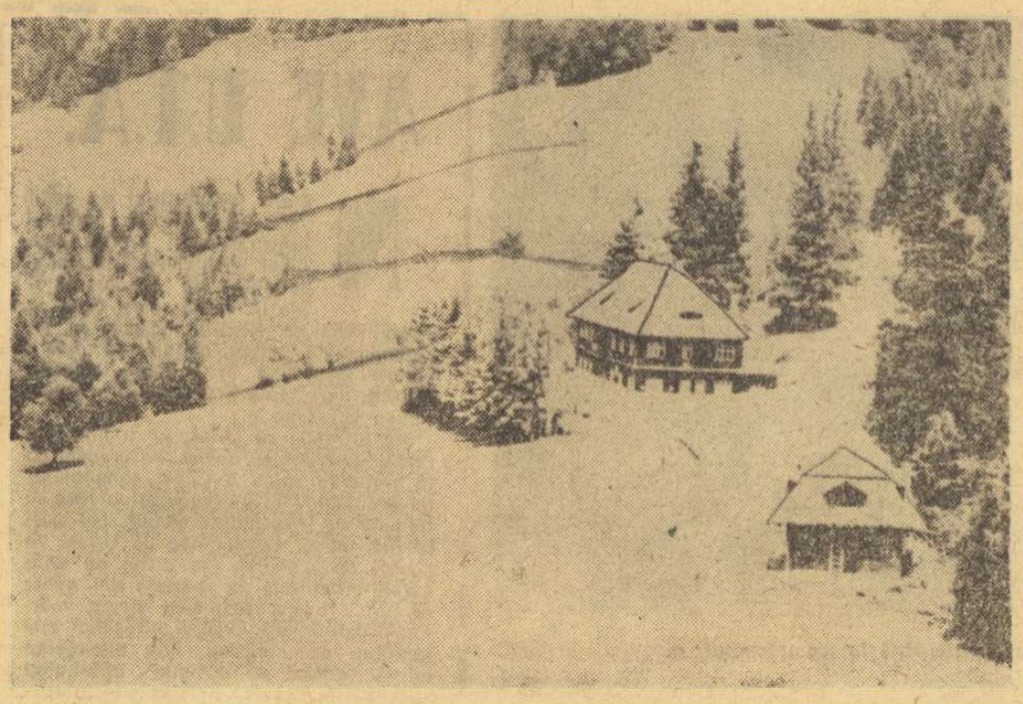
turism



Locuri de popas

CABANA RENȚEA

Un punct turistic des vizitat de iubitorii de drumeție din Brașov și Săcele este cabana Rențea. Numele îi revine de la Vîrful Rențea (alt. 1380 m) sub care a fost construită încă înainte de război, fiind renovată acum 4 ani.

Cabana se află, în minunații munți ai Bîrsei, pe una dintre înălțimile domoale de la estul Pietrei Mari. Este o construcție mare (peste 60 de locuri) cu camere elegant mobilate, apă curentă, lumină electrică și un restaurant-cantină, deschis permanent.

Ea poate fi folosită pentru excursiile de sfîrșit de săptămînă, atît vara cît și iarna. Pîrtiile naturale, din împrejurimi, oferă schiorilor avansați și începători multe satisfacții.

La cabana Rențea se poate ajunge destul de ușor, chiar și iarna, prin orașul Săcele (10 km de Brașov), folosind autobuzul nr. 21 care pleacă din fața Uzinei de autocamioane Brașov (capătul liniilor de troleibuz 3, 5 și 7).

De la punctul terminus al liniei de autobuze nr. 21 (circulă din 5 în 5 minute), intrăm imediat pe frumoasa vale a Gîrcinului. Drumul forestier, des folosit și bine întreținut, ne poartă 6—7 km pe lîngă apa Gîrcinului pînă aproape sub Piatra Mare. Acolo unde Gîrcinul se ramifică, urcăm aproximativ 45 minute spre est (marcaj bandă galbenă) pe sub Muchea Bartha (alt. 1214 m) și apoi după o porțiune de plat de 1 km lungime, ajungem la cabană.

V. SECAREANU
Săcele

„EXPERIENȚA" CORUND

● Pornind de la cuvintele lui Hogaș ● În primul rînd, piciorul, apoi autocarul ● La bază: principii pedagogice

În afara minunatelor vase din ceramică neagră, produse de mîinile îndemînatice ale localnicilor și cunoscute în numeroase țări, comuna Corund, aflată pe drumul ce șerpuiește domol, dinspre Odorheiul Secuiesc spre Sovata și Tîrgu Mureș, nu ne-ar fi oferit ocazia să-i reținem numele, dacă...

Ei bine, acest „dacă" îl constituie liceul din Corund care are aproape 400 de elevi și o situație satisfăcătoare pe linia procesului de învățămînt dar care, totodată, desfășoară o vastă și multilaterală activitate în domeniul turismului, activitate pe care a dus-o cu succes, în scurtă vreme, de la începuturile modeste pînă la realizările pline de maturitate.

Pornind de la deviza „Își iubește cu adevărat patria, numai acela care o cunoaște pe deplin", conducerea școlii (și în special profesorul Bender Tiberiu, directorul liceului, animator competent și inventiv), și organizația de pionieri, cu sprijinul părinților, au reușit să cultive la școlari puternice sentimente patriotice, folosind mijloacele turismului și ale vieții în aer liber, rațional și complex îmbinate.

Dacă în 1964, tînărul Bender Tiberiu, absolvent al Facultății de geologie-geografie, a inițiat o excursie la care au participat doar 3 elevi (în comună neexistînd o tradiție în acest sens și manifestîndu-se o reținere evidentă a părinților), în prezent fiecare detașament de pionieri are un program propriu de drumeții și excursii, eșalonat pe mai mulți ani, iar dorința de participare a copiilor este atît de mare, încît, pentru a fi primit ca membru al „cercului de turism", au fost stabilite unele condiții obligatorii, atît teoretice cît și practice, adevărate „pietre de încercare" ale pasiunii și perseverenței.

„Școala de turism" de la Corund se bazează în special pe drumeții și excursii combinate cu drumeții, pornind de la marele adevăr, atît de convingător subliniat de către Calistrat Hogaș: „Orice călătorie, afară de cea pe jos, e, după mine, o călătorie pe picioare străine: a avea la îndemînă cupeaua unui tren, roatele unei trăsuri sau piciorul unui cal, înseamnă a merge șezînd și a vedea ce ți se dă, nu însă și tot ce ai voi".

Raportînd această orientare a liceului din Corund la practica, din păcate larg răspîndită, de a se organiza exclusiv excursii cu autocarele, sute de copii fiind purtați în „turul României" ceea ce poate reprezenta doar o performanță de rezistență la kilometrii rulați —, se desprinde evident superioritatea concepției științifice, cu implicații biologice și psiho-pedagogice, la care au ajuns cadrele didactice și copiii din comuna de la poalele muntelui Firtus.

Întreaga activitate turistică desfășurată în acest liceu are un caracter logic și sistematic, bazîndu-se pe stricta respectare a principiilor pedagogice ale educației școlare. Începînd de la clasa I și pînă la a XII-a, din primăvară pînă în iarnă, drumețiile și excursiile sînt concepute astfel încît să realizeze următoarele obiective:

— trecerea gradată, de la cunoașterea localităților, a împrejurimilor și a propriului județ, la puncte turistice tot mai îndepărtate;

— dezvoltarea spiritului de observație al copiilor;

— întărirea colectivelor de clasă, dezvoltînd autoconducerea și autogospodărirea;

— urmărirea caracterului economicos al acțiunilor, astfel încît toții copiii să poată participa la ele.

lector univ.
Florin MORARU
șeful comisiei sport-turism
a Consiliului național
al Organizației pionierilor

P.S. De curînd a avut loc la liceul din Corund, județul Harghita, un interesant schimb de experiență la care au participat conducătorii cercurilor de turism din județ, precum și șefii comisiilor sport-turism din cadrul consiliilor județene ale Organizației pionierilor. Cu acest prilej a fost studiată bogata experiență pe care a acumulat-o liceul din Corund în domeniul organizării activității turistice a pionierilor și școlarilor, experiență pe care ne-am propus să o împărtășim în paginile acestui ziar.

OPINII

PE CE CĂI PORNIM LA DRUM?

Cu ani în urmă, în perioada eroică a începuturilor drumeției românești, a te întreba „pe ce căi?" ar fi fost un nonsens. Porneai, pe atunci, către culmi de munte urmînd potecile ciobănești și te cățărai pe creste dibuind pe stîncă urmele lăsate lîngă smocurile ierbii de capra neagră, fugărită pe acolo de spaime nu întotdeauna întemeiate. Călăuze îți erau ciobanii sau vînătorii și, nu rareori, mersul soarelui pe boltă îți arăta drumul prin văi sau firul de cărare ce trecea de-a curmezișul pieptului de piatră. Îndeminarea cu care, după alte și mereu alte hoinăreli montane, ajungeai să deslușești în labirintul de cărări firul Ariadnei, îți era, pînă la urmă, cel mai prețios sfătuitor și tovarăș de drum.

Ca să mergi pe munte, astăzi, nu ți se mai cere, ca în trecut, să fii un temerar. Grupurile drumeților sînt îndrumate, acum, de unul sau mai mulți ghizi, de cele mai multe ori, competenți; hărțile turistice și cărțile de drumeție, unele bine întocmite, trec astăzi repede din raftul librăriei în zestrea de echipament a celui ce-și îndreaptă pașii către munții care sprijină azurul cu creștetul lor. Adunați în grup sau, cîteodată, solitari, hoinarii potecilor ce se țes pe platourile carpatine îl caută, cu prietenească sîrguință, pe acel prețios călăuzitor al pașilor săi care este marcajul turistic.

Se poate spune astăzi că marcajul turistic este un credincios sfătuitor pe drumul de munte? Din păcate, răspunsul nu este totdeauna liniștitor. De ce oare?

În primul rînd, fiindcă marcajele potecilor noastre de munte au astăzi o bătrînețe urîtă, ele care ar fi trebuit să rămînă veșnic tinere. Viscolele și ploile le-au scrijelit riduri adînci pe chip; pe alocuri, au fost desprinse de pe scoarța copacilor sau de pe luciul stîncii. Puțini s-au mai îngrijit de soarta semnelor de marcaj, puțini le-au reîmprospătat vopseaua. Stîlpii indicatori din metal și săgețile de direcție cu texte lămuritoare de la răscruce de cărări, au înfruntat, de asemenea, fie vitregia climatului de munte, fie răutatea pseudo-turiștilor. Cei care au mai rămas în picioare, pe ici pe colo, păr niște stindarde zdrențuite în lupte năpraznice. Vremea a șters vopseaua inscripțiilor iar rugina roade cu diabolică perseverență carnea de fier a indicatoarelor. Chiar dacă unele săgeți s-au păstrat încă, multe dintre ele dezorientează astăzi fiindcă s-au găsit „turiști" glumeți care le-au întors către alte direcții.

În rețeaua de marcaje a drumurilor noastre de munte, situația arătată mai înainte este aproape generală. Este imperios necesar, deci, să se treacă la măsuri radicale pentru a se ieși din impasul în care s-a ajuns; pe ici și colo, această acțiune a și început cu hotărîre (județele Brașov și Sibiu, de exemplu). Am ajuns în situația de a trage un semnal de alarmă concretizat, lapidar, în următoarele deziderate:

1. Să se elaboreze neîntîrziat și să fie făcute obligatorii normele după care se proiectează o rețea de marcaje, indicîndu-se și instituțiile în sarcina cărora cade o astfel de proiectare.

2. Să se precizeze ce condiții de avizare se cer și cine trebuie să dea avizele pentru ca proiectele de marcaje să poată fi aplicabile pe teren iar avizele să fie riguros respectate.

3. Să se elaboreze un „caiet de sarcini" care să cuprindă norme obligatorii de execuție pe teren a marcajului, norme de la care să nu se admită derogări.

4. Să se stabilească cine are obligația să execute marcajele într-o zonă anume și care este organizația în beneficiul căreia se fac aceste marcaje.

5. Să se reglementeze modul de conservare a marcajelor.

Ele se realizează cu atîtea sacrificii materiale și de muncă, încît valoarea lor depășește cu mult pe cea înscrisă în documentele contabile și, de aceea, lucrările de acest gen sînt cu atît mai demne de îngrijire și de păstrare.

Este posibil, oare, ca satisfacerea acestor deziderate să fie numai rezultatul unor „sarcini de serviciu?" Desigur! Dar pînă va deveni posibil acest lucru de ce să nu transferăm aceste sarcini, din domeniul „obligațiilor de serviciu" în cel al pasiunii pentru drumeție? De ce nu-i înmănunchem într-un colectiv sudat de năzuințe comune, colectiv capabil să realizeze cu dragoste și bine ceea ce alții fac, nu totdeauna cum trebuie, din obligație profesională? Vînătorii și pescarii sportivi, automobiliștii, sportivii, radio-amatorii etc. își au asociațiile și cluburile lor, iar activitatea în aceste organisme dă roade bogate. De ce drumeții stau de-o parte și de ce nu spun și ei, prezent?

Emilian ILIESCU

PROGRAM EXISTĂ. DAR CUM SE VA ÎNDEPLINI?

● Competiții pentru toate categoriile de automobiliști ● 50 de concurenți în așteptarea unei soluții ● Din nou despre colaborarea sport-industrie ● Pentru o rentabilizare a întrecerilor auto

A.C.R. a alcătuit pentru anul 1969 un program competițional mai bogat decît în trecut, însumînd trei campionate naționale (cu numeroase etape) și zece întreceri de nivel internațional. Este prea mult? După părerea noastră i nu. Activitatea automobilistică sportivă, organizată în ultima vreme la noi, s-a bucurat de succes și ea trebuie să se înscrie în continuare pe linia progresului așteptat de concurenți și public. Să nu uităm, totodată, că s-au pus bazele unei industrii proprii de autoturisme și că numărul posesorilor de mașini este în continuă creștere. Această îmbrejurare favorabilă va determina, fără îndoială, o înmulțire a amatorilor de întreceri sportive și de aceea apreciem că programul aprobat este în măsură să satisfacă cele mai variate categorii de automobiliști, începînd cu debutanții și terminînd cu piloții consacrați.

Trebuie să recunoaștem însă că noul calendar competițional pune totuși cîteva probleme mai dificile, care își așteaptă rezolvarea. Astfel, o mare parte din vechii concurenți, pe prezența cărora s-a contat în mod permanent la întrecerile de pînă acum, au mașinile într-o stare de uzură ce exclude performanța sportivă. Cum poate fi rezolvată favorabil situația acestor oameni, atașați de automobilism cu un devotament demn de laudă? Soluția ce ne-a fost sugerată, singura posibilă și echitabilă pentru moment, este următoarea i unui număr de 50 de alergători, recomandați de A.C.R. pentru activitate sportivă notorie, să li se înlesnească achiziționarea unor mașini noi, fără stagiul de vechime obișnuit.

Practica unor astfel de înlesniri există și extinderea ei asupra unor automobiliști pasionați ar avea darul să stimuleze întrecerile auto acum, în perioada de debut, cînd ele au mare nevoie de sprijin. Numeroasele etape ale celor trei campionate naționale vor supune la grele încercări mașinile. O luptă sportivă de bun nivel, o ierarhizare cît mai obiectivă a valorilor nu vor putea avea loc decît în condițiile în care toți concurenții (sau aproape toți) vor dispune de automobile corespunzătoare, sensibil apropiate ca performanțe.

Mai există și cealaltă problemă, despre care am amintit și cu alt prilej: investițiile. Participanții la întrecerile automobilistice fac cheltuieli apreciabile pentru a da curs pasiunii lor. Fiecare concurs înseamnă mașini uzate, taxe de înscriere, cauciucuri degradate, carburanți și lubrifianți consumați etc. Numărul sporit de competiții din 1969 va determina o creștere a acestor cheltuieli iar organizatorii — după propria lor mărturisire — nu sînt în măsură să acorde decît o recompensă egală cu 10 la sută din investițiile făcute de concurenți, și aceasta numai pentru cei clasați pe primele locuri. Există vreo soluție și aici? Există!

După cum se știe, clubu-rile din alte țări, team-urile de alergători, piloții individuali colaborează strîns, pe baza unor contracte, cu uzinele de automobile și de accesorii auto, cu firmele de carburanți și lubrifianți. Campionatul mondial de automobilism, ca să ne referim doar la un exemplu, n-ar putea să existe fără o astfel de colaborare. Metoda este aplicabilă și la noi, cu atît mai mult cu cît un început s-a și făcut în acest sens. În cursul anului 1968, am remarcat cu satisfacție cum Întreprinderea „Sinterom" din Cluj a pus la dispoziția participanților la întrecerile interne numeroase seturi de bujii, le-a acordat asistență tehnică, a patronat un raliu regional. Acțiuni asemănătoare a întreprins și „Ciclop"-București, iar ADAS., Loto-Pronosport și alte instituții au oferit unele stimulente pentru automobiliștii sportivi.

Pentru noul an există promisiuni de ajutor din partea Uzinei de autoturisme Pitești (care va patrona, probabil, Raliul României) și din partea Uzinei de anvelope „Victoria"-Florești. Le așteptăm și de la „Danubiana", „Peco" etc. ...Să precizăm un lucru: colaborarea de care am amintit urmează să se facă pe baze reciproc avantajoase. Întreprinderile menționate vor face anumite investiții pentru sportul automobilistic, oferindu-li-se în schimb posibilitatea de a-și testa anumite produse și de a-și asigura publicitatea necesară. Se face reclamă în ziare, la radio, la televiziune. De ce nu s-ar face și cu prilejul întrecerilor automobilistice, mai ales că de curînd s-au aprobat inscripțiile publicitare pe mașinile de competiții?

Firește, se mai pot găsi și alte metode pentru asigurarea materială a îndeplinirii planului de activitate adoptat. Ne gîndim, spre exemplu, la rentabilizarea întrecerilor ce se vor organiza, mai ales a circuitelor de viteză. La orice manifestație sportivă spectatorii își plătesc biletul de intrare. Același lucru trebuie să-l facă și atunci cînd vin să vizioneze un concurs automobilistic. Cu încasările realizate s-ar putea urca valoarea premiilor pentru concurenți și s-ar acoperi nevoile de organizare.

Conform Codului național auto, A.C.R. este singurul reprezentant autorizat al sportului automobilistic în țara noastră. El se găsește deci, din acest punct de vedere, pe aceeași treaptă cu oricare din federațiile sportive, de aici decurgînd o serie de drepturi și îndatoriri garantate legal. Pentru toate celelalte sporturi există norme bine precizate, în baza cărora se acționează în scopul rezolvării diferitelor probleme, începînd cu pregătirea loturilor naționale și terminînd cu facilitarea participării la competiții a concurenților și oficialilor. Iată de ce este necesar ca A.C.R. să-și contureze mai bine competența, să-și proclame mai precis drepturile ce i se cuvin. Numai în acest fel planurile de activitate pe care le elaborează vor putea fi transpuse în viață cu eficiență, iar sportul automobilistic se va dezvolta pe coordonatele dorite și posibile.

Dumitru LAZAR

Microautomobil cu propulsie electrică construit de firma Ford.

Pila de combustibil și automobilul

Tracțiunea electrică la automobil a revenit în actualitate, mai ales pentru vehiculele destinate transportului urban. O mașină cu motor electric este ideală în traficul marilor orașe, deoarece se poate strecura ușor în aglomerație, nu pune probleme deosebite la parcare, se conduce extrem de simplu, nu face zgomot și nu degajă gaze. Să adăugăm la toate acestea întreținerea puțin costisitoare și prețul redus al energiei electrice consumate.

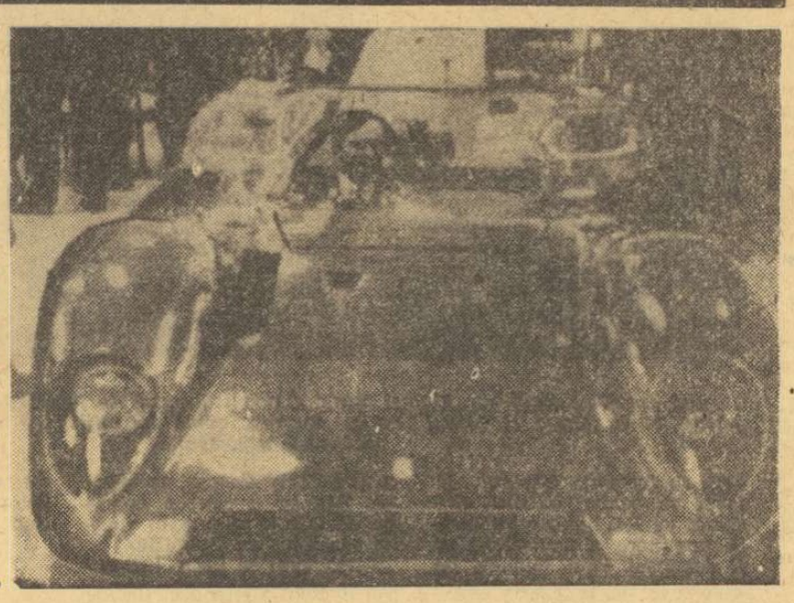
Prima uzină din lume destinată fabricării de automobile electrice va fi inaugurată în curînd de către concernul British Leyland Corporation. Producția ei va fi de 2500 de mașini pe an.

Energia electrică necesară propulsiei unor astfel de autovehicule se obține atît cu ajutorul acumulatoarelor obișnuite cu plumb, argint-zinc sau nichel-cadmiu, cît și printr-un procedeu mai nou numit *pila de combustibil*. Folosită cu succes la bordul navelor cosmice, pila de combustibil furnizează energia electrică bazîndu-se pe un proces invers celui de la electroliza apei. Există și alte procedee. Astfel, în laboratoarele Școlii politehnice din Brunswich (R.F.G.) s-a realizat o pilă care funcționează cu alcool metilic, iar în Italia se experimentează, în același scop, combustibili gazoși și solizi.

Ca performanțe, automobilele echipate cu pile de combustibil se apropie de autovehiculele clasice. Extinderea acestui generator de energie este împiedicată însă de prețul de cost al catalizatorilor, care se fabrică din metale foarte scumpe: platină și paladiu. Un gram de platină, spre exemplu, valorează în jur de 16 franci francezi noi, producția anuală a acestui metal fiind de numai 25 de tone, iar rezervele mondiale de aproximativ 4 000 tone. Cu cele 25 de tone extrase într-un an nu se poate obține decît o cantitate de energie electrică egală cu un milion kw, ceea ce este foarte puțin. Numai pentru propulsia automobilelor existente actualmente în Franța ar fi necesară o cantitate de energie electrică de 64 ori mai mare.

Posesorii de automobile echipate cu motoare termice pot fi liniștiți. Pila de combustibil — cu toate calitățile sale — încă nu promite să intre în producția de serie. După opinia unor specialiști, ea va deveni de uz curent abia peste mulți ani, cînd se vor găsi înlocuitori convenabili pentru platină și paladiu și cînd vor fi rezolvate și alte probleme dificile. Aproape de sfîrșitul secolului nostru, pila de combustibil ar urma — după anumite calcule — să propulseze cea de a doua mașină a unei familii, prima fiind limuzina mare, cu motor clasic, sau reactiv, folosită pentru drumurile lungi, cu bagaje multe, între orașe.

O. I.



Cunoscutul automobilist neozeelandez Chris Amon a prezentat recent, în cadrul unei conferințe de presă, la Modena, un prototip de mașină Ferrari G.T. care va lua startul într-o serie de curse internaționale în acest an. Noua mașină are o capacitate de 3 012 cmc și atinge o viteză de 320 km pe oră.